@iztm

MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO

02/2023

Warszawski Transport Publiczny



Tramwajem na Sielce, Stegny i Wilanów





Warszawski Transport Publiczny



PARKUJ ZA DARMO* I BEZPIECZNIE NA

P+R ŻERAŃ

Bezpośredni dojazd do metra	**Wygodne** przesiadki	**Dostępny** 24/7	**Parking** monitorowany

*Dla posiadaczy biletów Warszawskiego Transportu Publicznego z wyłączeniem biletów 20-; 75- i 90-minutowych.



STOLICA WYGODY

Fundusze Europejskie Program Regionalny

Rzeczpospolita Polska

Mazowsze. serce Polski

Unia Europejska Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego





MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO

ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO W WARSZAWIE

ul. Grochowska 316/320, 03-839 Warszawa

Redaktor prowadzący:
Tomasz Kunert

Zespół redakcyjny:
Dawid Białowąs, Łukasz Majchrzyk, Leszek Peczyński, Magdalena Potocka

Opracowanie graficzne, skład
Agnieszka Buszka

Prenumerata:
wtp.waw.pl (zakładka iZTM)
www.wtp.waw.pl/iztm

Znajdziesz nas na:

 www.wtp.waw.pl

 www.facebook.com/wtp.warszawa

 www.twitter.com/wtp_warszawa

 www.instagram.com/wtp_warszawa

Napisz do nas: newsletter@ztm.waw.pl

Drodzy Czytelnicy,

Transport szynowy w Warszawie będzie miał priorytet – metro i tramwaje dotrą niemal do wszystkich dzielnic stolicy. Ponad połowa mieszkańców stolicy – zgodnie z ideą miasta 15-minutowego – będzie mieszkać w zasięgu dojścia piechotą do stacji metra i taki też czas powinien wystarczyć każdemu mieszkańcowi do załatwienia najważniejszych życiowych spraw – pieszo lub komunikacją zbiorową. Tam, gdzie nie dojedzie metro, będą tramwaje. Takie, w największym skrócie są plany rozwoju systemu transportowego miasta na najbliższe kilkadziesiąt lat.

Transport szynowy jest najefektywniejszy w dużych miastach. Na wydzielonych torowiskach elektryczne tramwaje poruszają się szybko i sprawnie (nie mówiąc już o pociągach metra jeżdżących pod ziemią), zabierają więcej pasażerów niż autobusy no i nie zanieczyszczają powietrza w mieście.

Dlatego już od wielu lat transport szynowy jest w Warszawie rozwijany. Przedstawiamy w tym numerze budowę nowej trasy tramwajowej do Wilanowa, z odnogami na Sielce i Stegny. To potężna inwestycja, a luty jest miesiącem, w którym roboty budowlane będą się toczyły już na całym odcinku przyszłych torów – od ulicy Puławskiej aż do A. Branickiego w Wilanowie. Rozpoczęła się także w terenie budowa ostatniego odcinka drugiej linii metra na Bemowie – trzech stacji i stacji techniczno-postojowej.

W Warszawie nie ma problemu z kupieniem biletu na przejazd Warszawskim Transportem Publicznym – przypominamy gdzie można to zrobić. Dziś jest to ogromna liczba punktów, ponad 4,5 tys. A jeśli dodamy do tego kupowanie biletów za pomocą telefonu (który najczęściej każdy ma ze sobą), to stwierdzenie z pierwszego zdania tego akapitu jest oczywistością.

Historycznie cofamy się do początków 1945 roku i organizowania publicznego transportu w zrujnowanej Warszawie. Dziś 17 stycznia czyli dzień zajęcia ruin lewobrzeżnej stolicy przez żołnierzy Wojska Polskiego i Armii Czerwonej nie jest już uroczyście obchodzony jako święto wyzwolenia Warszawy – bo trudno to wydarzenie nazwać wyzwoleniem – ale na pewno jest to dzień, od którego rozpoczęły się powroty mieszkańców do miasta. Pierwszymi pojazdami komunikacji miejskiej były wtedy wojskowe ciężarówki.

Życzymy przyjemnej lektury

Warszawski Transport Publiczny w trakcie ferii zimowych

Tegoroczne ferie zimowe dla województwa mazowieckiego trwają od 13 do 26 lutego. Wprowadzono zmiany w funkcjonowaniu Warszawskiego Transportu Publicznego.

Na czas zimowej przerwy w szkołach zostały zawieszone kursy wykonywane tylko w dni nauki szkolnej oraz akademickiej autobusów linii: **114** (tylko w dniach 13-17 lutego), **121**, **150**, **164**, **211**, **401** oraz podjazdy szkolne autobusów linii **163**, **164**, **201**. Kursowanie autobusów linii: **196**, **200**, **320**, **332**, **339**, **356** i **379** zostało zawieszone. Autobusy linii **401** jeżdżą na trasie Ursus-Niedźwiadek – Metro Służew, natomiast **518** trasą podstawową tj. Nowodwory – Emilii Plater. Autobusy linii lokalnej **L24** kursują na trasie Piaseczno-Urząd Miasta – Konstancin-Jeziorna- Kazimierzowska (bez kursów do pętli Długa). Specjalne rozkłady jazdy zostały wprowadzone dla linii: **105**, **106**, **125**, **135**, **193**, **194**, **340**, **507**, **509**, **511**, **518** i **523**.

Zmieniła się częstotliwość kursowania **tramwajów** – w godzinach szczytu z 4 na 5 minut i z 8 na 10, a pomiędzy szczytami z 6 do 7 minut i 30 sekund oraz z 12 na 15 minut. W soboty i niedziele rozkłady jazdy nie zmieniły się.

Częstotliwość kursowania pociągów metra również zmieniła się tylko w dni powszednie w godzinach szczytu. Na stacje linii **M1** składy podjeżdżają co 2 minuty i 50 sekund, na linii **M2** – co 3 minuty i 30 sekund.



Weekendowe zamknięcie Traktu Królewskiego – zmiany tras autobusów

W weekend 18-19 lutego warszawiacy i goście odwiedzający stolicę w czasie ferii będą mogli korzystać z weekendowego deptaka. Dla pieszych i rowerzystów przeznaczony będzie odcinek Nowego Światu i Krakowskiego Przedmieścia od ulicy Świętokrzyskiej do Miodowej.

Odcinek Traktu Królewskiego, od ulicy Świętokrzyskiej do Miodowej, w nocy z piątku na sobotę zmieni się w pieszą promenadę.

W tym czasie autobusy linii: **106**, **111**, **116**, **178**, **180**, **222**, **503**, **518** i **N44** zostaną skierowane na trasy objazdowe przebiegające w kierunku północnym ulicami: Świętokrzyską, Mazowiecką, plac marsz. J. Piłsudskiego, a w kierunku południowym przez plac marsz. J. Piłsudskiego, Kredytową i Jasną. Autobusy linii **128** i **175** na pętlę przy placu marsz. J. Piłsudskiego dojadą bezpośrednio ulicami Marszałkowską i Królewską. Autobusy linii **N44** będą kierowane na objazdy także w noce z piątku na sobotę i z niedzieli na poniedziałek.

Autobusy będą kursowały według zmienionych rozkładów jazdy.

Szczegółowe informacje są dostępne na stronie wtp.waw.pl.



Zmiany w kursowaniu Szybkiej Kolei Miejskiej linii S2 od 13 lutego

Od 13 lutego do 11 marca pociągi SKM linii S2 nie jeżdżą pomiędzy stacjami Warszawa Rembertów i Sulejówek Miłosna. Ograniczone jest również kursowanie pociągów Kolei Mazowieckich na tej trasie.

Zmiany są spowodowane budową nowego tunelu drogowego na drodze wojewódzkiej nr 638 w Sulejówku i zamykaniem torów kolejowych w tym miejscu.

Od poniedziałku, 13 lutego do 11 marca pomiędzy stacjami Warszawa Rembertów i Sulejówek Miłosna jeżdżą autobusy komunikacji zastępczej.

Autobusy linii **ZS2** obsługują trasę: REMBERTÓW-AKADEMIA – al. gen. A. Chruściela „Montera” – Cyrulików – Okuniewska – SULEJÓWEK: Okuniewska – M. K. Ogińskiego – Kombatantów II Wojny Światowej – ks. Józefa Poniatowskiego – W.S. Reymonta – M. K. Ogińskiego – Okuniewska – Szosowa – 3 Maja – S. Staszica – gen. J. Bema – J. I. Kraszewskiego – prezydenta Gabriela Narutowicza – SULEJOWEK MIŁOSNA POMNIK (powrót: prezydenta Gabriela Narutowicza – gen. J. Bema – S. Staszica – 3 maja – Szosowa – Okuniewska – M. K. Ogińskiego – Kombatantów II Wojny Światowej – ks. Józefa Poniatowskiego – W. S. Reymonta – M.K. Ogińskiego – Okuniewska).



Autobusy podjeżdżają na przystanki co 15 min w szczycie komunikacyjnym oraz co pół godziny poza szczytem i w weekendy.

Dodatkowo do obsługi linii **173**, w wybranych kursach, zostały skierowane autobusy przegubowe. Zmienił się także rozkład autobusów linii **198**.

Od 13 lutego do 11 marca bilety Kolei Mazowieckich są honorowane w autobusach linii:

- 173 – na odcinku Warszawa Wschodnia – al. marsz. J. Piłsudskiego (Sulejówek),
- 514 – na odcinku Wola Grzybowska – PKP Rembertów,
- ZS2 – na całej trasie linii zastępczej.

Szczegółowe informacje o czasowych honorowaniach biletów są dostępne na stronie wtp.waw.pl.

Rozkład jazdy pociągów SKM linii S2 jest dostępny na stronie wtp.waw.pl.

Rozkład jazdy pociągów Kolei Mazowieckich jest dostępny na stronie mazowieckie.com.pl. ▪

Autobusy L50 do Falenicy

Od poniedziałku, 6 lutego, autobusy linii L50 podjeżdżają pod stację kolejową Warszawa Falenica. W ciągu dnia wykonują pięć takich kursów.

Nowa trasa wybranych kursów linii L50 obowiązuje od poniedziałku, 6 lutego. Do stacji kolejowej Warszawa Falenica dojeżdżają autobusy rozpoczynające trasę w Kącku o godz. 5.35, 6.35, 7.38, 14.55 i 16.17. Po drodze zatrzymują się na przystanku PKP Józefów o godz. 6.04, 7.04, 8.07, 15.24 i 16.46.

W Warszawie obsługują dwa przystanki PKP Falenica – najpierw przy ulicy Młodej, a następnie na Bysławskiej. Z tego drugiego przystanku (PKP Falenica 02) niebieskie autobusy odjeżdżają kierunku Józefowa o godz. 6.12, 7.13, 8.16, 15.33, 16.55. Granicą między pierwszą a drugą strefą biletową są przystanki Wąska 01 i 02 na ulicy marsz. J. Piłsudskiego w Józefowie.

Autobusy linii **L50** do Warszawy kursują trasą:

KĄCK – ... – Józefów: rondo Andriollego – marsz. J. Piłsudskiego – Warszawa: Patriotów – Młoda – Derkaczy – Bysławska – Patriotów – Józefów: marsz. J. Piłsudskiego – kard. S. Wyszyńskiego – PKP JÓZEFÓW.

Linia L50 jest uruchamiana w ramach współpracy samorządów Wiązowny, Józefowa i Zarządu Transportu Miejskiego. ▪



Trzy nowe stacje metra na Bemowie

Prace przy budowie ostatniego odcinka linii M2 na Karolin nabierają tempa. Po 11 stacjach otwartych w tej kadencji trwają prace przygotowawcze przy budowie kolejnych trzech. Na razie na terenie przyszłych stacji Karolin, Chrzanów i Lazurowa rozpoczyna się grodzenie terenu i zabezpieczane są drzewa.

Rozpoczyna się budowa ostatniego etapu linii M2 na Karolin. Na nowym czterokilometrowym odcinku linii M2 na Bemowie powstaną: Stacja Techniczno-Postojowa Karolin, stacje pasażerskie C01 Karolin, C02 Chrzanów i C03 Lazurowa, a także położone pomiędzy nimi wentylatornie.

Prezydent na placu budowy

– Pieniądze na budowę metra były zagrożone. Przez cały czas lobbowaliśmy w Brukseli, żeby móc nadal korzystać z unijnych funduszy. Chociaż cały czas jest problem z przyjęciem KPO to mam nadzieję, że uda się go odblokować, bo bez pieniędzy europejskich czy też rządowych trudno realizować tak wielkie inwestycje – powiedział prezydent Warszawy Rafał Trzaskowski.

Podczas konferencji prasowej, która odbyła się obok budowy stacji Lazurowa prezydent przypomniał też, jakie są plany rozwoju sieci metra w związku z rosnącą liczbą pasażerów.

– Wracamy do obłożenia metra sprzed pandemii, rocznie mamy znów ponad 180 mln pasażerów. Rozpoczęliśmy planowanie III linii metra – mam nadzieję, że wkrótce zaczniemy ją budować. Mamy też w planach kolejne linie, zależy nam, żeby ten plan brał pod uwagę wszystkie strategiczne kwestie rozwoju miasta.

W okolicy przyszłych stacji i wentylatorni na tym odcinku linii M2 trwają roboty drogowe i przygotowania do wprowadzenia czasowej organizacji ruchu.

– Te górki pamiętają, jak byłam dzieckiem. Chcę bardzo podziękować prezydentowi za nieustępliwość w budowie metra. Wiem, że mieszkańcom Bemowa bardzo na tym zależy. Chciałabym też przeprosić, że przez trzy lata będą utrudnienia w komunikacji. Będziemy się jednak starali wszystko zorganizować z największą korzyścią dla mieszkańców – powiedziała radna m.st. Warszawy Aleksandra Śniegocka-Goździk.



Zabezpieczenia i monitoring

W miejscu, gdzie będzie STP Karolin, przygotowano zaplecze budowy. Trwają rozbiórki oraz grodzenie terenu. Zabezpieczane są drzewa, które w tym miejscu będą zachowane. Wykonywana jest też kanalizacja.

Standardowe – dla tego etapu budowy – roboty przy przyłączach elektrycznych oraz wodno-kanalizacyjnych toczą się już przy wszystkich zaplanowanych stacjach i wentylatorniach. Z kolei na terenie przyszłej stacji C01 Karolin dodatkowo zabezpieczane są budynki. Zamontowane zostały tutaj repery, czyli elementy służące do wykonywania pomiarów. To jeden z elementów systemu monitorującego oddziaływanie budowy na obiekty znajdujące się w pobliżu.

Informacje o budowie

Informacje o budowie odcinka na Karolin można uzyskać w Czasowym Punkcie Informacyjnym, który znajduje się na Bemowie – pomiędzy ulicą Górczewską a L. Kossutha (na wysokości numeru 12). Czynny jest w dni powszednie w godzinach 7.00-19.00. Można również wysłać maila z pytaniami na adres: bemowo@budowametra.pl lub skontaktować się z pracownikami wykonawcy pod numerem telefonu: 785 850 151.

Prace archeologiczne

Kości słonia leśnego, kilkusetletnia studnia czy czaszki prażubrów – takich odkryć dokonali archeolodzy podczas dotychczasowych prac przy budowie linii M2. W dalszym ciągu Metro Warszawskie poszukuje archeologów, którzy będą nadzorować prace na budowie kolejnych stacji i zabezpieczą ewentualne znaleziska.

Odcinek już był sprawdzany przez archeologów podczas badań powierzchniowych. Odnaleziono między innymi guziki mundurowe świadczące o dużych obozach wojskowych z okresu wojny północnej z początków XVIII wieku.

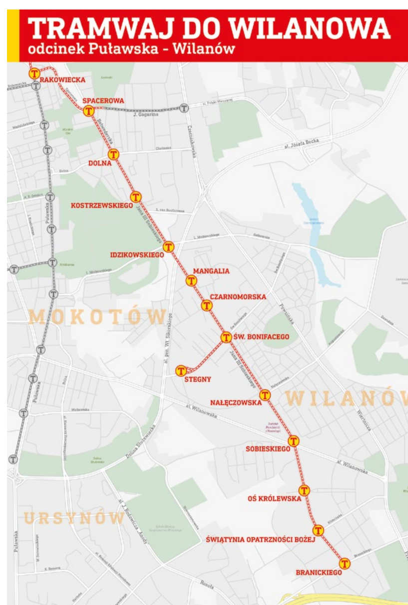
Dlatego Metro Warszawskie ogłosiło przetarg nieograniczony na nadzór archeologiczny przy rozbudowie linii M2. Wystartować w nim mogą ci, którzy dysponują zapleczem złożonym z co najmniej dwóch osób na stanowiskach konserwatorów zabytków archeologicznych, a także posiadają pracownię zajmującą się konserwacją zabytków metalowych, ceramiki, drewna archeologicznego oraz surowców organicznych. Muszą mieć również możliwość ich przechowywania. Otwarcie ofert w przetargu nastąpi 28 lutego.

Tramwaj pojedzie na Stegny

Już w 2024 roku mieszkańcy Stegien dojadą tramwajem do centrum Warszawy. Podróż potrwa zaledwie 20 minut. Tory na ulicy św. Bonifacego będą przykryte rozchodnikiem, a przy trasie zostanie zasadzonych łącznie 40 drzew, 1188 krzewów oraz 355 innych roślin. Prace budowlane rozpoczną się pod koniec tego roku.

Warszawa skorzystała z prawa opcji i zleciła budowę trasy tramwajowej na Stegny wzdłuż ulicy św. Bonifacego. Prawo do takiej decyzji było zagwarantowane w umowie na budowę tramwaju do Wilanowa. Tramwajarzom udało się wygospodarować pieniądze na budowę, a korzystna cena na wykonanie prac znana była już od kilkunastu miesięcy.

– To dobra informacja dla mieszkańców Stegien – ulicą św. Bonifacego niedługo pojadą tramwaje. Po zielonym torowisku. Korzystamy z opcji budowy odnogi tramwaju do Wilanowa. Prace budowlane na tym odcinku rozpoczniemy pod koniec 2023 roku, a pierwszy tramwaj przejedzie nim rok później – powiedział prezydent Warszawy Rafał Trzaskowski.



Jaki będzie tramwaj na Stegny?

Tory tramwajowe na ulicy św. Bonifacego połączą się z budowaną trasą do Wilanowa. Przy skrzyżowaniu ulicy św. Bonifacego i Jana III Sobieskiego tramwaje będą mogły skręcać w kierunku centrum i w kierunku Wilanowa. Długość trasy wyniesie około 800 metrów, a zakończy ją wspólna pętla tramwajowo-autobusowa na wysokości Szkoły Podstawowej im. Raoula Wallenberga, tu gdzie dziś jest pętla autobusowa Stegny. Torowisko tramwajowe na ulicy św. Bonifacego będzie na całej długości pokryte rozchodnikiem, co nada ulicy bardziej kameralnego charakteru. To zielona przez cały rok roślina jest stosowana przez tramwajarzy na wielu torowiskach w Warszawie. Wycisza hałas, magazynuje wodę i jest estetyczna.

Wzdłuż trasy i na pętli pojawią się również nowe drzewa w tzw. standardzie warszawskim. Oznacza to, że w momencie sadzenia będą miały wysokość minimum 5 metrów i obwód 25 cm. Proponowane gatunki to lipy, wiśnie piłkowane, kasztanowce białe i dęby szypułkowe. Drzewa przez pięć lat od posadzenia będą na gwarancji, co oznacza, że wykonawca prac budowlanych będzie się nimi opiekował (chodzi m.in. o podlewanie i pielęgnację); później przejdą na własność miasta. Posadzone zostaną także krzewy – berberysy i róże. Będą także tulipany, byliny i łąki kwietne. W sumie na ulicy św. Bonifacego pojawi się 40 nowych drzew, 1188 krzewów i 355 bylin i cebul.

Ochrona zieleni podczas prac

Wykonawca, tak jak w przypadku budowy tramwaju do Wilanowa, otrzymał bardzo ścisłe zalecenia w związane z ochroną drzew i zieleni. Wokół drzew zostaną wyznaczone strefy ochrony oddzielone siatkami. Nie można w nich składować materiałów budowlanych ani dopuścić do poruszania się ciężkiego sprzętu czy parkowania samochodów. Wykonawca podczas prac przy drzewach ma obowiązek stosować ekrany korzeniowe. W obrębie korzeni wykopy będą wykonywane ręcznie. Na terenie inwestycji 59 z 201 drzew koliduje z nowym położeniem jezdni, chodnikami i drogami rowerowymi. Aż 13 z tych drzew wstępnie zakwalifikowano do przesadzenia.

Terminy i koszty

Prace budowlane rozpoczną się pod koniec tego roku, a pierwszy tramwaj pojedzie po nowych torach pod koniec 2024 roku. Koszt budowy wyniesie 56 mln zł. Wykonawcą będzie Budimex S.A. który odpowiada za budowę tramwaju do Wilanowa.

Budowa trasy tramwajowej stanowi część projektu współfinansowanego ze środków Unii Europejskiej w ramach POIiŚ 2014 – 2020. W jego skład wchodzi także zakup 50 nowych tramwajów niskopodłogowych, budowa zajezdni na Annopolu i montaż tablic z informacją pasażerską na przystankach.

Oficjalna nazwa projektu to: Budowa trasy tramwajowej do Wilanowa wraz z zakupem taboru oraz infrastrukturą towarzyszącą.

Jego łączny koszt wynosi 1 mld 190 mln zł, przy dofinansowaniu unijnym w wysokości 555 mln zł.

Stolica pięciu linii metra

Warszawa chce zbudować trzy nowe linie metra do 2050 roku. Dzięki temu ponad połowa mieszkańców stolicy – zgodnie z ideą miasta 15-minutowego – będzie mieszkać w zasięgu dojścia piechotą do stacji metra. Zaprezentowany dziś przez prezydenta m.st. Warszawy Rafała Trzaskowskiego masterplan dla Warszawy zakłada, że aż 17 z 18 dzielnic będzie miało dostęp do metra.

– *Prawie 60 proc. mieszkanek i mieszkańców Warszawy korzysta z transportu publicznego, ponad 90 proc. jest z niego zadowolonych. Jesteśmy z tego dumni i będziemy rozwijać komunikację zbiorową. Chcemy, żeby transport szynowy dotarł do wszystkich 18 dzielnic stolicy oraz żeby do 2050 roku ponad połowa warszawianek i warszawiaków miała metro w zasięgu krótkiego, kilometrowego spaceru. A tam, gdzie metra nie będzie, dotrze komunikacja tramwajowa. Bliska jest nam też filozofia miasta 15-minutowego. Żeby wszystkie usługi, sprawy ważne dla mieszkańców były w zasięgu 15 minut drogi piechotą lub komunikacją publiczną* – mówi prezydent m.st. Warszawy Rafał Trzaskowski.

Zaprezentowany dzisiaj masterplan wyznacza kierunki rozwoju komunikacji w stolicy do 2050 r. w najważniejszych obszarach. Prace projektowe nad studium trwały kilka lat. Uzyskało on pozytywną opinię Miejskiej Komisji Urbanistyczno-Architektonicznej (ustawowe ciało doradcze prezydenta przy sporządzaniu studium i planów miejscowych). Obecnie urzędnicy miejscy przygotowują materiał do uzgodnień i opinii ustawowych – udział w tej fazie wezmą m.in. marszałek województwa (w zakresie zgodności z planem zagospodarowania przestrzennego województwa mazowieckiego) oraz: Wody Polskie, Mazowiecki Wojewódzki Konserwator Zabytków, Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska i wiele innych podmiotów. Dokument przekazany zostanie tym organom za kilka dni.

Później, po przyjęciu uzgodnień i opinii, dokument zaprezentowany zostanie mieszkańcom podczas rozbudowanych konsultacji społecznych w maju i czerwcu. Uwagi będzie można składać aż do końca września.

Kiedy powstaną kolejne linie metra? – *Prace projektowe nad trzecią linią metra już się rozpoczęły. Równocześnie chcemy rozpocząć prace nad czwartą linią. Mam obietnice z Unii Europejskiej, że dostaniemy pieniądze, które są niezbędne w przypadku tak kosztownego przedsięwzięcia. Mam nadzieję, że uruchomione zostaną w końcu środki z KPO i że część z nich trafi właśnie na takie inwestycje, bo nie ma rozwoju kraju bez rozwoju dużych miast* – dodaje prezydent Trzaskowski.

Zaplanowana przyszłość sieci transportowej

Po rozbudowie metra do pięciu linii 17 z 18 stołecznych dzielnic będzie miało do niego dostęp. Obecnie 28 proc. mieszkańców naszego miasta znajduje się w strefie dojścia na piechotę (ok. 1000 m) do stacji metra. Po zakończeniu inwestycji ponad połowa warszawianek i warszawiaków w niecały kwadrans spacerem będzie mogła skorzystać z najszybszego, najwygodniejszego i najbezpieczniejszego środka transportu. Długość linii metra wzrośnie z 41,5 km do 113 km. Dostęp do metra zyskają: Białołęka, Wilanów, Praga Południe, Ochota, Ursus i Włochy. Podziemna kolej dotrze również do granic Rembertowa oraz Wawra.

Podczas prac nad nowym masterplanem komunikacyjnym dla stolicy Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego m.st. Warszawy przebadało ok. 710 km tras metra i tramwaju. Uwzględnione zostały również plany PKP PLK – w kontekście koncepcji nowej linii średnicowej. Pod uwagę wzięta została docelowa struktura miasta, liczba mieszkańców i miejsc pracy.

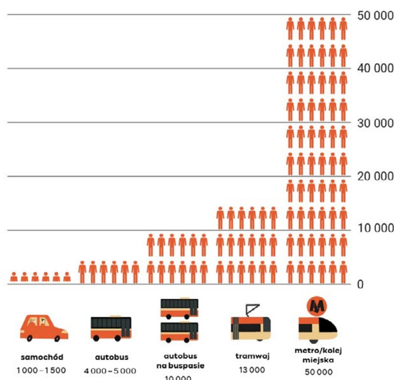
Pogłębiona analiza wszystkich kryteriów i efektywności ekonomicznej, doprowadziła do określenia rekomendowanego wariantu sieci metra – ustalony został w ten sposób jej przebieg i lokalizacje stacji.

Dlaczego rozwój metra jest taki ważny

Metro stanowi wielki impuls prorozwojowy, centro- i miastotwórczy. Sprawia, że staje się ono bardziej różnorodne, wielofunkcyjne i kompaktowe. Optymalizuje wykorzystanie przestrzeni i poprawia jakość zagospodarowania całej okolicy. Dzięki rozbudowie metra

Dlaczego metro?

Przewozi najwięcej podróżnych w ciągu jednej godziny




Warszawa

Efektywność różnych środków transportu zbiorowego mierzona zdolnością przewiezienia określonej liczby osób w czasie godziny

szansę na rozwój będą miały wszystkie dzielnice. Dlatego nadrzędnym środkiem miejskiego transportu zbiorowego w stolicy będzie metro. Jego sieć zapewni sprawne, szybkie i niezawodne poruszanie się po mieście na duże odległości. Połączy gęsto zaludnione dzielnice obrzeżne z centrum miasta i rejonami o dużej koncentracji miejsc pracy i usług.

– *Chcemy komfortowych powiązań poszczególnych linii w obrębie stacji przesiadkowych. Zapewnimy wygodne przesiadki z innych środków transportu, które mają pełnić rolę przede wszystkim komplementarną i dowozową* – mówi Marlena Happach, dyrektorka Biura Architektury i Planowania Przestrzennego m.st. Warszawy.

Już 59 proc. mieszkańców korzysta z transportu zbiorowego w codziennych podróżach. Warszawianki i warszawiacy dobrze oceniają komunikację miejską – aż 94 proc. mieszkańców ocenia, że działa bardzo dobrze. Najwyższe oceny zawsze zyskuje metro.

Jak będzie wyglądać sieć metra w Warszawie do 2050 roku

Już działające linie metra zostaną jeszcze rozbudowane. Nowe linie M3, M4 i M5 sprawią, że sześć kolejnych dzielnic Warszawy zyska bezpośredni dostęp do metra. Rembertów i Wawer będą miały dostęp pośredni.

- M1 w relacji Kabaty – Młociny, na tej linii powstaną dodatkowe stacje pl. Konstytucji (w rejonie skrzyżowania ulic Marszałkowskiej i Wilczej) oraz Muranów w rejonie skrzyżowania ulic gen. W. Andersa i M. Anielewicza,
- M2 w relacji Ursus Niedźwiadek – Marymont,
- M3 w relacji Stadion – Żwirki i Wigury,
- M4 w relacji Tarchomin – Wilanów,
- M5 w relacji Szamoty – Gocławek.

Jak szybko i skąd dojedziemy po rozbudowie metra

Podróże staną się szybsze i dużo bardziej komfortowe. Teraz z okolic ratusza Białołęki czas dojazdu na Wolę do biznesowej części miasta i ronda Daszyńskiego trwa tramwajami 35 minut. Linia metra M4 skróci tę podróż do 18 minut.

Mieszkańcy Ursusa i osiedli Skorosze, którzy chcą dostać się komunikacją publiczną na plac Konstytucji, muszą na to poświęcić 42 minuty. Po uruchomieniu linii metra M5 czas przejazdu potrwa tylko 19 minut.

Mieszkańcy z dwóch dzielnic - Wawra i Rembertowa, którzy wyruszają do centrum z ul. Marsa, dziś na plac Konstytucji jadą 27 minut. Metrem M5 zajmie im to tylko kwadrans.

Z Wilanowa już w niedalekiej przyszłości tramwajem da się dojechać do centrum. Trwa budowa linii. W przyszłości będzie też metro. Teraz podróż na plac Zawiszy zajmuje 36 minut. Linią metra M4 dojedziemy w 25 minut. Jeszcze więcej czasu zaoszczędzimy na trasie Wilanów-centrum. Obecnie potrzeba na to 31 minut, metrem z przesiadkami linią M4 i M1 – 18 minut.

Linia M4 będzie miała stację na Służewcu, gdzie teraz są biurowce, centra handlowe i nowe osiedla. Metrem szybko będzie można się dostać w rejon ronda Dmowskiego z drapaczami chmur, w okolice Browarów Warszawskich, Fabryki Norblina i nowych zespołów mieszkaniowych.

Piętrowe stacje

Linia M5 na trasie Gocławek-Szamoty przechodzić będzie między innymi przez Śródmieście Południowe. Ta część centrum jest gęsto zabudowana, w tym pięknymi i zabytkowymi kamienicami, które przetrwały II wojnę światową. Dlatego stacje planowane w lokalizacjach o ograniczonej powierzchni terenu będą piętrowe, dwupoziomowe. Dwa prowadzone do siebie równolegle tunele metra w rejonie stacji znajdą się jeden nad drugim. Takie dwupoziomowe stacje pojawią się na Solcu, w rejonie Pięknej, placu Konstytucji i na Koszykach.

Na Marymoncie powstanie krzyżówka aż trzech linii metra: M1, M2 i M4. Tam powstanie stacja z możliwością przesiadki między liniami na jednym peronie. Będzie możliwość podróży pociągami linii M2 lub M4.

Dwie najważniejsze linie metra M1 i M4 będą się krzyżować w rejonie Dworca Południowego. Tu jest miejsce na stacje tradycyjne, nie trzeba budować piętrowych. Powstanie jedno z największych punktów przesiadkowych z tramwajami, autobusami i kolejką podziemną.

5 linii metra do 2050 roku





Warszawski Transport Publiczny grał z WOŚP!

Zarząd Transportu Miejskiego, warszawscy operatorzy i Klub Miłośników Komunikacji Miejskiej – w ramach 31. Finału Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy – zebrali ponad 130 tysięcy złotych. Dziękujemy wszystkim, którzy wzięli udział w licytacjach, a w dniu finału wrzucili datki do puszek wolontariuszy w „serduszkowych" autobusach i tramwajach.

Tradycyjnie już Zarząd Transportu Miejskiego, operatorzy – Metro Warszawskie, Miejskie Zakłady Autobusowe, Szybka Kolej Miejska i Tramwaje Warszawskie oraz Klub Miłośników Komunikacji Miejskiej włączyli się w obchody Finału Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy. Na licytacje zostały wystawione przedmioty i wydarzenia związane z komunikacją miejską, a w dniu finału uruchomiono specjalne linie autobusowe i tramwajową.

ZTM przekazał na aukcje: „Dzień w ZTM", trzy Warszawskie Karty Miejskie z unikatowymi wzorami i wgranymi 30-dniowymi biletami oraz plakat przygotowany z okazji 30-lecia warszawskiego organizatora transportu zbiorowego. Za dzień spędzony w siedzibie ZTM w towarzystwie jego pracowników zwycięzca licytacji zapłacił 1 925 zł. Karty sprzedały się za łączną kwotę 1 745 zł, a jubileuszowy plakat za 405 zł.

Osoby zainteresowane budową metra mogły wziąć udział w licytacji albumu o rozbudowie drugiej linii podziemnej kolei wystawionego przez Metro Warszawskie. Publikacja osiągnęła cenę 2 750 zł.

Miejskie Zakłady Autobusowe zachęcały do spędzenia dnia z funkcjonariuszami nadzoru ruchu. Zwycięzca licytacji za możliwość odwiedzenia centrali ruchu największego warszawskiego operatora autobusowego oraz patrolowanie miasta służbowym radiowozem zapłacił 3 050 zł.

Najwyższą wartość wśród licytowanych wydarzeń osiągnął „Dzień w SKM". Osoba, która marzyła o przejażdżce w kabinie maszynisty jednego z pociągów Szybkiej Kolei Miejskiej oraz odwiedzeniu stacji techniczno-postojowej wsparła WOŚP kwotą 6 610 zł.

Tramwaje Warszawskie przygotowały wyjątkową gratkę dla wielbicieli nowoczesnych i zabytkowych pojazdów oraz kibiców koszykówki. Przejazd w kabinie motorniczego najnowszego stołecznego tramwaju Warsolino wylicytowano za 6 100 zł, a przejazd najstarszym warszawskim tramwajem podczas Nocy Muzeów za 4 100 zł. Statuetkę – fragment starej szyny tramwajowej z torowiska przy ulicy M. Kasprzaka sprzedano za 3 400 zł. Kibic Legii Warszawa Koszykówka za kolację, na pokładzie wycieczkowego wagonu serii 105N, w towarzystwie trenera drużyny Wojciecha Kamińskiego i kapitana Łukasza Koszarka zapłacił 2 950 zł.

Klub Miłośników Komunikacji Miejskiej wystawił na licytację przejazd jednym ze swoich zabytkowych autobusów, boczne tablice tramwajowe i autobusowe oraz klubowy kalendarz. Tablice boczne „poszły" za łącznie 1 057 zł, a kalendarz za 110 zł. Archiwalne naklejki informacyjne ze stacji metra Koło Miłośników Metra sprzedało za 700 zł.

W dniu finału KMKM uruchomił dwie specjalne linie autobusowe oraz – we współpracy z TW – linię tramwajową. Zabytkowymi pojazdami podróżowali wolontariusze – członkowie klubu, którzy prowadzili kwestę na rzecz WOŚP. Pasażerowie wrzucili do puszek 79 357,85 zł. Wpłat można było dokonywać także na e-skarbonkę, którą zasilono kwotą 19 475 zł.

Deklarowana kwota wpłat z licytacji i wydarzeń zorganizowanych – w ramach 31. Finału WOŚP – przez ZTM, operatorów i KMKM wynosi w sumie ponad 130 tys. zł.

Dziękujemy!

Wielka Orkiestra Świątecznej Pomocy podczas 31. Finału zebrała 154 606 764 zł (kwota deklarowana).

Tegorocznemu finałowi towarzyszyło hasło „Chcemy wygrać z sepsą! Gramy dla wszystkich - małych i dużych!". Środki z tegorocznej zbiórki zostaną przeznaczone na zakup dla szpitali sprzętu medycznego pozwalającego na szybką diagnostykę sepsy. Według Światowej Organizacji Zdrowia, w 2017 roku sepsę zdiagnozowano u 49 milionów ludzi na świecie, a 11 milionów zmarło z jej powodu.

Szczegółowe informacje są dostępne na stronie wosp.org.pl.



Nowa trasa tramwajowa do Wilanowa

Planowana od dawna, długo wyczekiwana inwestycja nabiera coraz większego tempa. Budowa trasy tramwajowej na Sielce, Stegny i Wilanów wkracza w kolejne etapy. W drugiej połowie lutego cały teren przyszłej trasy, od ulicy Puławskiej po miasteczko Wilanów stanie się wielkim placem budowy.

Wilanów już nie taki odległy

Dziś to jedna z największych inwestycji tramwajowych w Polsce. Nowa, 7,5 km trasa połączy intensywnie rozbudowującą się w ostatnich latach część Wilanowa z trasą wzdłuż ulicy Puławskiej i Marszałkowskiej. Wprowadzone zostaną priorytety na skrzyżowaniach, tramwajarze zmodernizują odcinek istniejącego torowiska między ulicą Rakowiecką a placem Unii Lubelskiej, a na trasę wyjadą nowoczesne, niskopodłogowe tramwaje (w większości nowe składy Hyundai Rotem, które od kilku miesięcy już wożą mieszkańców Warszawy). Dzięki temu tramwaje będą jeździły sprawnie i szybko - czas przejazdu z przystanku przy ulicy A. Branickiego do ścisłego centrum Warszawy wyniesie ok. 25 minut.

Zarząd Transportu Miejskiego planuje do Wilanowa skierować dwie linie tramwajowe ze Śródmieścia - jedną z ulicy Marszałkowskiej oraz drugą od stacji metra Politechnika i dalej z ulicy Nowowiejskiej. Linie z Sielc i ulicy J. Gagarina oraz linia ze Stegien i św. Bonifacego są również planowane do Śródmieścia, w al. Jana Pawła II.

W sumie liczba tramwajów z Sielc, Stegien i Wilanowa jadących do centrum wyniesie około trzydziestu w każdej godzinie, co daje ok. 4370 pasażerów na godzinę. Wynik oparto na założeniu, że w każdym wagonie będzie ok. 150 osób (tramwaje Hyundai Rotem mogą przewozić maksymalnie 240 osób).

Tramwaje wracają do dzielnicy królewskiej po 50-ciu latach

Niewielu Warszawiaków wie, a pewnie jeszcze mniej pamięta, że do Wilanowa już kiedyś dojeżdżały tramwaje. Łączyły Sadybę z Wilanowem jeszcze przed II wojną światową. Trasę szybko połączono ulicami Czerniakowską i Książęcą z resztą sieci. Mimo dużych zniszczeń wojennych, torowisko odtworzono i w 1957 roku tramwaje ponownie dotarły do królewskiej dzielnicy – trasę wówczas poprowadzono ulicami Goworka, Spacerową, J. Gagarina, Czerniakowską, Powsińską i Wiertniczą. Pętle były tu gdzie dziś są pętle autobusowe – Sadyba i Wilanów.

Linie i trasy tramwajów zmieniały się na przestrzeni lat ale u kresu kursowania szynowców do Wilanowa docierały tramwaje linii 2 i 14, a 36 zawracały na Sadybie. W latach 70-tych jednak ten środek transportu był stopniowo wypierany przez komunikację autobusową. To był czas budowy wielkich, komunikacyjnych arterii na szeroką skalę. Wzdłuż lewego brzegu Wisły rozpoczęto wytyczanie Wisłostrady – linia tramwajowa nie przetrwała budowy, ostatecznie ją zamknięto w listopadzie 1973 roku.

Już nie wzdłuż Czerniakowskiej

Od czasu, gdy na Wilanów dotarł ostatni tramwaj, minęło 50 lat. Zagospodarowanie przestrzenne tej części Warszawy zmieniło się nie do poznania – przy ulicach Jana III Sobieskiego i św. Bonifacego wyrosło ogromne osiedle Stegny (co ciekawe, jego budowa zbiegła się właśnie z zamknięciem linii tramwajowej do Wilanowa), a już w XXI wieku rozpoczęto budowę Miasteczka Wilanów, które dziś zamieszkują tysiące osób, oczekujących sprawnego połączenia z innymi częściami miasta. Miasto się rozbudowuje – w ślad za rozwojem musi iść sprawny i ekologiczny transport publiczny. Właśnie dlatego zdecydowano się na nowy przebieg linii wzdłuż ulicy Jana III Sobieskiego, z planowanymi odnogami w kierunku Stegien i Sielc.

Nawet co dwie minuty do centrum

Nowa trasa rozpocznie się przy skrzyżowaniu ulicy Puławskiej i Goworka. Liczącą ponad 20 metrów różnicę poziomów w kierunku dolnego Mokotowa tramwaj pokona ulicą Goworka i Spacerową. Następnie linia będzie przebiegać prosto, ulicami Belwederską i Jana III Sobieskiego, w kierunku Miasteczka Wilanów. W drodze do Wilanowa tramwaj zatrzyma się na 12 przystankach. Przewidziany czas przejazdu będzie krótszy niż dla autobusowej linii pospiesznej dzięki sterowaniu sygnalizacją świetną i zastosowanym priorytetom na skrzyżowaniach. Końcowy przystanek u zbiegu alei Rzeczypospolitej i ulicy A. Branickiego jest zaplanowany w formie terminala ze „ślepymi" torami. Na linii będą kursowały wyłącznie składy dwukierunkowe – w godzinach szczytu będą się pojawiały na przystankach co kilka minut.

Równocześnie wybudowane zostanie torowisko o długości ponad 1 km, ciągnące się wzdłuż ulicy J. Gagarina, od Sułkowickiej do Czerniakowskiej. Będą tutaj dwa przystanki – na wysokości ulicy Sieleckiej i przy Czerniakowskiej. Tam też tramwaje dwukierunkowe będą mogły zmienić kierunek jazdy. Taki układ umożliwi w przyszłości rozbudowę trasy w głąb Siekierek – w al. Polski Walczącej jest przygotowana rezerwa terenu pod torowisko. Wybudowane zostaną również nowe chodniki oraz ścieżki rowerowe, przebudowane będą także instalacje podziemne i jezdnie. Wraz z budową tramwaju z powstaje także nowy kolektor ściekowy Miejskiego Przedsiębiorstwa Wodociągów i Kanalizacji, o średnicy 2,8 m i długości ok. 1,2 km. Budowa kanału przyczyni się do podwyższenia bezpieczeństwa systemu kanalizacji w czasie intensywnych opadów atmosferycznych.

Ale to nie wszystko. Warszawa skorzystała z prawa opcji i zleciła budowę trasy tramwajowej na Stegny wzdłuż ulicy św. Bonifacego, która połączy się z budowaną trasą do Wilanowa. Przy skrzyżowaniu ulicy św. Bonifacego i Jana III Sobieskiego tramwaje będą mogły skręcać w kierunku centrum i w kierunku Wilanowa. Długość trasy wyniesie około 800 metrów, a zakończy ją wspólna pętla tramwajowo-autobusowa na wysokości Szkoły Podstawowej im. Raoula Wallenberga, tu gdzie dziś jest pętla autobusowa Stegny. To będzie „klasyczna"



pętla czyli składy będą zmieniały kierunek jazdy objeżdżając ją dookoła. Dla tramwajów będą dwa tory z peronami, w tym jeden wspólny – tramwajowo-autobusowy. W ten sposób powstanie wygodne miejsce do przesiadek. Na ulicy św. Bonifacego torowisko będzie się na środku pomiędzy dwoma jezdniami. Kierowcy będą mieli do dyspozycji, jak dotąd, po jednym pasie ruchu w każdym kierunku i dwa przejazdy przez tory – na wysokości ulicy Batumi i przy pętli.

Zielono nie tylko na torach

Zanim rozpocznie się budowa torowiska, konieczna jest przebudowa podziemnych instalacji (elektrycznych, wodociągowych, kanalizacyjnych, ciepłowniczych itp.), biegnących pod albo w bezpośrednim sąsiedztwie przyszłej trasy i przebudowywanych ulic. Zostaną one zbudowane w nowoczesnych technologiach, często w innych miejscach niż leżą dziś tak by funkcjonowały bezawaryjnie przez kolejne lata. Konieczna jest budowa trzech podstacji elektrycznych, umożliwiających zasilanie nowej trasy – jedna z nich będzie znajdować się pod ziemią. Gdy tramwaje ruszą nową trasą, spodziewane jest zmniejszenie ruchu samochodowego na ulicy Jana III Sobieskiego, która będzie miała dwa pasy ruchu w każdą stronę. „Uwolniona” przestrzeń (dziś są po trzy pasy ruchu) zostanie przeznaczona na nowe chodniki i ścieżki rowerowe oraz zieleń.

Torowiska nowych tras będą obsadzone odpornym na niekorzystne warunki pogodowe rozchodnikiem. Nie tylko na torach będzie zielono – w ramach całego projektu zostanie posadzonych minimum 640 nowych drzew, m.in. lip, platanów, klonów i dębów. Nowością będą drzewa, zasadzone bezpośrednio na szerszych peronach przystankowych – wzdłuż całej trasy tramwajowej na Wilanów będzie naprawdę zielono!

Po ułożeniu torowiska i instalacji słupów trakcyjnych wraz z siecią, przyjdzie czas na prace wykończeniowe, bezpośrednio wpływające na komfort codziennego korzystania z przystanków przez pasażerów. Wszystkie nowe przystanki będą wyposażone w wiaty, ławki, wygrodzenia ochronne i nowoczesny system informacji pasażerskiej. Elektroniczne tablice z rozkładem jazdy pojawią się w sumie na 47 przystankach. Standardowo wszystkie z nich będą przystosowane do potrzeb osób o ograniczonej mobilności.

Nowa zajezdnia i połączeniem z dworcem Zachodnim

Zakończenie budowy trasy tramwajowej do Wilanowa jest planowane na pierwszą połowę 2024 roku. Jednak obecnie budowany fragment to zaledwie część dużo szerszej inwestycji tramwajowej w Warszawie, zakładającej powstanie 19-kilometrowej, całkowicie nowej trasy, łączącej docelowo Wolę, Odolany, Dworzec Zachodni, Ochotę, Dolny Mokotów i Wilanów. Projekt obejmuje także zakup nowego taboru tramwajowej i budowę nowej, autonomicznej zajezdni na Annopolu, która jest już w fazie realizacji. ■

Zmiany w ruchu

Ze względu na skalę inwestycji, zarówno kierowcy, jak i pasażerowie Warszawskiego Transportu Publicznego muszą się przygotować na czasową zmianę organizacji ruchu na ulicy Jana III Sobieskiego, w alei Rzeczypospolitej oraz w późniejszym czasie na ulicy św. Bonifacego.

Zmiany w organizacji ruchu dla kierowców

Kolejne etapy zmian w organizacji ruchu, związane z budową trasy tramwajowej na Wilanów, rozpoczęły się wraz z początkiem ferii. Przełożony został ruch na ulicy Jana III Sobieskiego z jezdni wschodniej na zachodnią, na odcinku od skrzyżowania z ulicą L. van Beethovena do skrzyżowania z aleją W. Witosa.

Następnie ruch został skierowany z jezdni wschodniej na zachodnią ulicy Jana III Sobieskiego, od skrzyżowania z aleją W. Witosa do skrzyżowania z aleją Wilanowską. W połowie ferii (weekend 18-19 lutego) nastąpi zmiana ruchu w alei Rzeczypospolitej: na odcinku od alei Wilanowskiej do ulicy F. Klimczaka z jezdni wschodniej na zachodnią, zaś na odcinku od F. Klimczaka do A. Branickiego – z jezdni zachodniej na jezdnię wschodnią.

Dodatkowe autobusy i połączenia

Buspas, który dziś w kierunku centrum wytyczony jest pomiędzy ulicą L. van Beethovena a Dolną, ma zostać wydłużony od 18 lutego do al. Wilanowskiej. W godzinach szczytu komunikacyjnego ulicą Jana III Sobieskiego w kierunku centrum na ośmiu liniach kursuje blisko 50 autobusów WTP. Pojazdy te, w ciągu godziny, są w stanie przewieźć prawie 6 tys. pasażerów. Dzięki buspasowi autobusy będą się poruszały sprawniej i punktualniej.

Już od 13 lutego nowe połączenie Wilanowa do metra linii M1 zapewniają autobusy linii 217 na wydłużonej trasie. Autobusy tej linii nie kończą trasy na pętli przy ulicy Sarmackiej, tylko od skrzyżowania al. Rzeczypospolitej z ulicą Branickiego, jadą Płaskowickiej, Cynamonową, Ghandi do stacji metra Imielin. Dzięki temu z tej części Wilanowa, z jednego

przystanku (u zbiegu al. Rzeczypospolitej i Branickiego), do stacji Imielin można dojechać autobusami trzech linii – 217, 263 i 319. W godzinach porannego szczytu autobus z niego odjeżdża co ok. 4-5 minut, a podróż do metra potrwa 10-15 minut. Przy Imielinie autobusy tych trzech linii wyruszają w kierunku Wilanowa także ze wspólnego przystanku.

Nadal można także dojechać do stacji metra Wilanowska autobusami linii 217 – ta część trasy nie zmieni się.

Z tej części Wilanowa do centrum jadą autobusy linii 522. W godzinach porannego szczytu wyruszają w stronę Śródmieścia co ok. 4-5 minut – rozkład jazdy nie zmienił się wraz z początkiem ferii zimowych; kursy realizowane w dni nauki szkolnej zostały utrzymane.

Podobnie stało się z linią E-2 (z pętli Wilanów do centrum) – to także autobusy kursujące normalnie tylko w dni nauki szkolnej, ale w związku z ograniczeniami w ruchu drogowym na ul. Jana III Sobieskiego, linia ta funkcjonuje również w czasie ferii.

Linie 522 i E-2 obsługują przegubowe, 18-metrowe autobusy, a na wszystkie inne WTP stara się kierować pojazdy dłuższe – 12-metrowe.

Z powodu prac zmieniono też końcowy odcinek trasy autobusów linii 172. Ponieważ niemożliwy jes skręt z ul. Jana III Sobieskiego w lewo – w św. Bonifacego, autobusy skręcają w prawo i dojeżdżają do pętli Stegny, a nie do pętli Sadyba. Natomiast 163 i 263 jadą prosto ulicą Powsińską do św. Bonifacego i nią do pętli Stegny.

217: METRO WILANOWSKA – … – al. Rzeczypospolitej – A. Branickiego – F. Płaskowickiej – Cynamonowa – I. Gandhi – al. KEN – NATOLIN PŁN.

319: MIĘDZYLESIE – … – J. Rosoła – I. Gandhi – rtm. W. Pileckiego – PILECKIEGO.

Czwartek – 16 lutego będzie pierwszym dniem obowiązywania tras zmienionych dla autobusów linii 163, 172 i 263:

163: WILANÓW – … – Augustówka – Powsińska – św. Bonifacego – STEGNY

172: CH BLUE CITY – … – Jana III Sobieskiego – św. Bonifacego – STEGNY

263: CENTRUM ONKOLOGII – … – Augustówka – Powsińska – św. Bonifacego – STEGNY.

Trasy innych linii autobusowych na ulicy Jana III Sobieskiego nie zmienią się.

Zmiany wprowadzone w sierpniu obowiązują nadal

Budowa trasy tramwajowej do Wilanowa rozpoczęła się w sierpniu 2022 roku i wraz z nią wprowadzono pierwsze zmiany w komunikacji na północnym odcinku ulicy Jana III Sobieskiego, Belwederskiej, Spacerowej, Goworka i Puławskiej. Będą one nadal obowiązywały.

Tramwaje linii 4 będą łączyły ŻERAŃ WSCH. przez al. Niepodległości, Rakowiecką, Wołoską, i J.P. Woronicza z WYŚCIGAMI. Składy linii 31 będą kursowały na trasie wydłużonej między PKP SŁUŻEWCEM a DWORKOWĄ. Dla tramwajów linii 35 wciąż będzie obowiązywała trasa z NOWEGO BEMOWA przez ulicę Nowowiejską, Filtrową i Grójecką do pętli BANACHA.

Na ulice będą nadal wyjeżdżały pojazdy linii uzupełniających: tramwaj 75 z WYŚCIGÓW do DWORKOWEJ i 78 z OS. GÓRCZEWSKA przez Wolę, Śródmieście, Żoliborz i most Gdański na ŻERAŃ FSO oraz autobus Z-4 z PL. KONSTYTUCJI do DWORKOWEJ.

Zawieszone pozostanie kursowanie tramwajów linii 10, 14, 18. Zostaną utrzymane trasy objazdowe w kierunku Śródmieścia dla autobusów linii: 119, 131, 167, 168, 222, 501, 519, 522 i N37. ■



Wąskotorowe tramwaje w Sofii

Sofia, stolica Bułgarii, szczyci się jedyną w kraju siecią metra i tramwajów. Po ulicach kursują tramwaje i trolejbusy znanych nam wszystkim marek – Solarisy i Swingi. Podróże sofijską komunikacją miejską są dobrym pomysłem na zwiedzanie miasta.

Sofia jest jedną z wyżej położonych, europejskich stolic. Leży w śródgórskiej dolinie, kilkadziesiąt kilometrów od potężnego masywu Witoszy i może stanowić dobrą bazę wypadową w wysokie góry. Pomimo tych zalet i całkiem sporej listy ciekawych zabytków, nie należy do najchętniej odwiedzanych stolic europejskich, a na Bałkanach przegrywa z Belgradem, Skopje czy Sarajewem. Wymienione miasta nie mają jednak metra, a w liczącej 1,2 mln mieszkańców Sofii są aż cztery linie! Przedstawiamy bułgarską stolicę od nietypowej, komunikacyjnej strony. Ale nie tylko – bo w Sofii transport publiczny niekiedy bezpośrednio przenika się z najciekawszymi zabytkami.

Starożytna stacja metra

Sofia w pierwszej chwili może wydać się chaotyczna, nieuporządkowana i głośna. Daleko jej do skrzętnie przemyślanych układów urbanistycznych miast zachodnich; jednak właśnie ten pozorny „bałagan" sprawia, że miasto jest wyjątkowe. W ścisłym centrum wpływy tureckie i bałkańskie łączą się z okresem komunizmu, który pozostawił solidne piętno w postaci betonowych rządowych gmachów i pomników. Z drugiej strony - niewiele jest miast, które mogą się pochwalić starożytnymi ruinami w samym centrum, do tego wkomponowanymi w duży węzeł komunikacyjny. Serdika to taka nasza „Świętokrzyska" – krzyżują się tu dwie ważne linie metra. Przed wejściem na teren stacji znajduje się ok. 9 tys. metrów kwadratowych pozostałości dawnego miasta – łaźnie, rzymski pałac, amfiteatr, bazylika. Niektóre z ruin są wkomponowane





bezpośrednio w elementy przejścia podziemnego przy wejściach do metra. Serdika to niezła gratka nie tylko dla miłośników transportu publicznego.

Miejska kolej tylko pod ziemią

Przyjrzyjmy się co dobrego Sofia ma do zaoferowania swoim mieszkańcom w kontekście codziennych podróży do szkoły i pracy – jak wygląda system transportu publicznego bułgarskiej stolicy? Po Sofii kursują autobusy, trolejbusy, tramwaje i pociągi metra czterech linii. Liczba linii może być myląca bo sieć kolei podziemnej jest krótsza niż torów Szybkiej Kolei Miejskiej, tak więc Warszawa nie wypada w porównaniu do Sofii najgorzej.

Jak zbudować metro pod starożytnym miastem?

Metro pełni w Sofii podstawową rolę transportową. Pociągi kursują w sumie po 52 kilometrach linii i zatrzymują się na 47 stacjach. Podobnie jak w Warszawie, początki sofijskiego metra były trudne. Budowę pierwszych odcinków rozpoczęto na przełomie lat 60. I 70. ubiegłego wieku, jednak w pewnym momencie prace stanęły. Przeszkodą okazało się kosztowne drążenie tuneli pod historycznym centrum miasta. Pierwszy, krótki odcinek, łączący zaledwie pięć stacji, otwarto w 1998 roku czyli trzy lata później niż w Warszawie. Od tej pory poszło już sprawniej – już pięć lat później linia łączyła oddalone od centrum osiedle Obelya z centrum, a w 2009 roku otwarto południową część linii do osiedla Mladost. Na planach oznaczana jest kolorem czerwonym.

Druga linia metra (niebieska) to w pewnym sensie przedłużenie pierwszej od osiedla Obelya z powrotem w kierunku centrum. Po drodze obydwie linie przecinają się pod kątem prostym na stacji Serdica. Trzecia (zielona), niezależnie od innych, łączy położone na zachodzie osiedle Gorna Banya ze wschodnią częścią Sofii. Na dwóch stacjach w centrum można się z niej przesiąść do innych linii. Czwarta linia (żółta) łączy osiedle Mladost z lotniskiem a dalej jej trasa do Gornej Banyi pokrywa się z pierwszą linią.



Dwie sieci tramwajowe w jednym mieście

Całość systemu transportowego Sofii uzupełniają trolejbusy i tramwaje, które prym wiodą zwłaszcza w ścisłym centrum. W sumie po mieście kursują tramwaje 14 linii – ta trakcja została uruchomiona w 1901 roku, czyli siedem lat wcześniej niż w Warszawie. To jedyny system tramwajowy w Bułgarii – tramwaje poruszają się w sumie po 153 km torów. Niestety, wraz z otwieraniem kolejnych odcinków metra, pojedyncze odcinki sieci tramwajowej są zamykane. Ciekawostką jest fakt, że w Sofii funkcjonują dwa rozstawy torowisk tramwajowych (rozstaw 1009 i 1435 mm), co w zasadzie dzieli miasto na dwie oddzielne sieci, niekiedy pokrywające się ze sobą (40 km to sieć normalnotorowa). Trasy rozchodzą się promieniście od centrum we wszystkie strony. Dwa rozstawy torowisk nie ułatwiają sprawnej komunikacji podczas remontów lub objazdów – możliwości doraźnych zmian tras są ograniczone.

Polskie tramwaje, węgierskie trolejbusy

Zarówno tabor trolejbusowy jak i tramwajowy nie jest pierwszej „świeżości" – sofijskie władze ewidentnie najbardziej inwestują w metro, które jest schludne i pokrywa coraz większy obszar miasta.

Po szerokich torach poruszają się głównie wagony Tatra, jeszcze produkcji czechosłowackiej - w tym niektóre sprowadzone z Niemiec. „Wąską" sieć obsługują głównie bułgarskie składy oraz zielone, przegubowe tramwaje Schindler ze Szwajcarii. Spotkamy też wąskotorowe Swingi - tramwaje bydgoskiej Pesy (obecnie jest ich ponad 60), których zakup wsparła Unia Europejska. Pełna egzotyka taborowa, niestety nie do końca dostosowana do potrzeb osób z niepełnosprawnościami, co widać również w infrastrukturze przystankowej.

W trakcji trolejbusowej również ujrzymy znane nam pojazdy – ze 120 trolejbusów aż 2/3 stanowią krótkie i przegubowe Solarisy, które w przypadku awarii sieci, mogą krótkie odcinki pokonać na akumulatorach. Do niedawna po Sofii kursowały jeszcze dobrze nam znane z Warszawy Ikarusy 280 – tylko w tym wypadku w pełni elektryczne.

Taryfa biletowa

Taryfa biletowa w sofijskim transporcie publicznym nie jest tak rozbudowana jak w Warszawie. Ceny biletów jednorazowych i krótkookresowych są zbliżone do naszych, jedynie bilet miesięczny jest droższy (ok. 165 złotych). Dostępne są również karnety roczne, obowiązujące we wszystkich środkach komunikacji. Bilety każdego rodzaju można kodować na kartach miejskich w kioskach lub automatach, znajdujących się przede wszystkim w sąsiedztwie stacji metra.

Na tym etapie kończymy komunikacyjną podróż po barwnej, bułgarskiej stolicy. Barwnej nie tylko z powodu gorącego, bałkańskiego charakteru, ale także z uwagi na interesujący transport publiczny, który, łącząc najciekawsze miejskie zabytki, sam w sobie może być nie lada atrakcją. ■



Gdzie można kupić bilet? Wszędzie

Sieć sprzedaży biletów jest niezwykle rozbudowana – to ponad 4,5 tysiąca punktów. A do tego „portfel" z wirtualnymi biletami można mieć w telefonie.

Dziś bilet na przejazd Warszawskim Transportem Publicznym można kupić w stacjonarnych punktach sprzedaży (Punktach Obsługi Pasażerów, kioskach, sklepach, itp.), biletomatach stacjonarnych, biletomatach mobilnych czyli tych jeżdżących w pojazdach i w sześciu aplikacjach mobilnych a długookresowe także w aplikacji mobilnej MobiWawa.

W Punktach Obsługi Pasażerów można kupić wszystkie rodzaje biletów, załatwić wszystkie sprawy związane z korzystaniem z Warszawskiego Transportu Publicznego. W tej chwili POP-ów jest 18, czynne są w dni powszednie a wybrane (przy stacji metra Centrum linii M1, Dworzec Wileński linii M2, CH Blue City) także w soboty.

Inne stacjonarne punkty sprzedaży to kioski, sklepy, saloniki prasowe – w nich sprzedawane są różne rodzaje biletów, można w nich także zakodować bilet długookresowy na Warszawskiej Karcie Miejskiej i innych akceptowanych nośnikach. W sumie jest takich miejsc ponad 1,3 tys.

Bilet z maszyny

Przez całą dobę działają biletomaty – dziś na ulicach, stacjach metra, przy pętlach i przystankach jest ich ponad 800. W biletomatach dostępne są: wszystkie bilety kartonikowe (czasowe, jednorazowe przesiadkowe, krótkookresowe), bilety długookresowe imienne kodowane na Warszawskiej Karcie Miejskiej i innych akceptowanych nośnikach, Bilety Metropolitalne, a także bilet seniora. Warto również pamiętać, że w biletomacie można przedłużyć ważność e-hologramu Karty warszawiaka/warszawianki, wgrywanego na Warszawską Kartę Miejską. Za transakcję można zapłacić kartą płatniczą, a jeśli chcemy użyć gotówki i nie mamy odliczonej kwoty, również nie musimy się przejmować. Automaty wydają resztę.

We wszystkich pojazdach WTP (poza pociągami metra) są biletomaty. W sumie po Warszawie „jeździ" niemal 2,4 tys. takich urządzeń. W biletomatach pojazdowych można kupić bilety 20-minutowe, bilety jednorazowe przesiadkowe (75- i 90-minutowe), bilety długookresowe imienne kodowane na Warszawskiej Karcie Miejskiej i innych akceptowanych nośnikach, Bilet Metropolitalny oraz bilet seniora a także przedłużyć ważność e-hologramu Karty warszawiaka/warszawianki

Bilety 20-minutowe oraz jednorazowe przesiadkowe 75- i 90- minutowe sprzedawane w tych automatach biletowych są już skasowane i ważne od chwili zakupu. Jest na nich nadrukowany QR kod, który umożliwia skorzystanie z podróży pociągami metra (na wszystkich stacjach znajduje się przynajmniej jedna specjalnie oznaczona bramka wyposażona w czytnik QR kodu). Wejście na peron metra umożliwiają również windy zlokalizowane na stacjach metra lub oznakowane wejścia awaryjne. W biletomatach pojazdowych można zapłacić kartą płatniczą, blikiem lub telefonem. Uwaga, niemożliwa jest płatność gotówką.

Koniecznie należy jednak pamiętać, że brak możliwości kupna biletu w mobilnych automatach nie zwalnia pasażera z odpowiedzialności za przejazd bez ważnego biletu. Sprzedaż biletów w pojazdach jest jedynie uzupełnieniem stacjonarnej sieci sprzedaży. Dlatego w takim przypadku kontroler może wystawić opłatę dodatkową. Pasażer, który nie zgadza się z nałożoną na niego opłatą może złożyć reklamację. Każda jest analizowana indywidualnie i jeśli potwierdzi się, że urządzenie było niesprawne, może to być przesłanką do anulowania opłaty dodatkowej. Kontroler na miejscu nie jest stanie sprawdzić, co jest przyczyną niesprzedania biletu przez biletomat (a może być to np. brak środków na koncie osoby kupującej), dlatego jest to analizowane w trakcie procedury reklamacyjnej -

Wirtualnie

Coraz popularniejsze jest kupowanie biletów komunikacji miejskiej przez urządzenia mobilne. Dziś jest sześć komercyjnych aplikacji, które to umożliwiają. W aplikacjach mobilnych można kupić, podobnie jak to jest w przypadku biletów kartonikowych, od razu kilka biletów i to różnego rodzaju. I można zrobić w dowolnym momencie, bo bilety nie są aktywne i czas ich ważności nie płynie od chwili zakupu. Tak jak to jest z biletami kartonikowymi, bilet z aplikacji trzeba skasować po wejściu do pojazdu lub przed przekroczeniem linii bramek w metrze i dopiero od tego momentu jest on ważny. Kupione ale nieskasowane bilety poczekają na następną podróż.

Skasowanie biletu z aplikacji to zeskanowanie kodu QR. W górnej części pojazdu, naprzeciwko drzwi wejściowych, są umieszczone naklejki z kodem QR przypisanym do konkretnego pojazdu. W metrze kody są umieszczone przed bramkami biletowymi oraz przy windach – czyli tam, gdzie przekraczamy strefę biletową.

Kody można swobodnie zeskanować, nawet z odległości 2-3 metrów. Tę czynność należy wykonać od razu po wejściu do autobusu, pociągu lub tramwaju, a w przypadku przejazdu metrem – przed przekroczeniem linii bramek lub wejściem do windy, czyli tak jak to trzeba zrobić z biletem kartonikowym.

Pasażerowie korzystający z oferty Wspólnego Biletu ZTM-KM-WKD na podstawie biletów dobowych, 3-dniowych i weekendowych lub w okresie wprowadzonego honorowania biletów ZTM w pociągach tych przewoźników, np. w przypadku awarii czy remontów, po kupnie biletu w aplikacji także muszą zeskanować kod QR umieszczony w pobliżu drzwi wejściowych.

Przez minutę po skasowaniu biletu na ekranie aplikacji będzie się na czerwono wyświetlał licznik upływającego czasu, a na trzy minuty przed końcem ważności biletu pasażer zostanie o tym fakcie powiadomiony przez aplikację. Jeśli jednak pasażer nie zamierza jeszcze wysiadać, to może wtedy dokupić drugi bilet lub wykorzystać bilet kupiony wcześniej, który automatycznie się aktywuje po zakończeniu ważności pierwszego biletu. Skorzystanie z funkcji przedłużenia biletu oznacza, że nie trzeba skanować kodu w celu aktywacji nowego biletu. Ta funkcjonalność jest bardzo przydatna w szczególności przy przejazdach liniami metra. Sama kontrola biletów przebiega bardzo prosto. Pasażer pokazuje kontrolerowi skasowany bilet na urządzeniu mobilnym, a urządzenie kontrolerskie odczytuje kod QR.

Kolejnym kanałem sprzedaży biletów jest miejska aplikacja MobiWawa. Korzystając z niej można kupić bilety długookresowe. Aplikacja obsługuje Warszawską Kartę Miejską, Kartę warszawiaka/warszawianki, Kartę Ucznia oraz zakup biletów długookresowych. Można za jej pośrednictwem kupić bilety 30- i 90-dniowe, w tym bilety warszawiaka i warszawianki, z wyjątkiem biletów metropolitalnych (oferta Warszawa+ dla mieszkańców gmin aglomeracji). Aplikację można pobrać z portalu mojaWARSZAWA, strony internetowej WTP lub bezpośrednio w sklepach App Store i Google Play.

Kupno biletu jest możliwe po zarejestrowaniu konta użytkownika w aplikacji i zalogowaniu się do niej. Kupionym przez aplikację biletem można zarządzać – aktywować, zawiesić lub odwiesić, a także przedłużyć czyli kupić taki sam bilet po raz kolejny.

Aplikacja umożliwia okazywanie biletów do kontroli. Na aktywnym bilecie użytkownik znajdzie przycisk „KOD QR BILETU" – po kliknięciu w ten przycisk, na ekranie telefonu wyświetli się jego imię i nazwisko, aktualne zdjęcie, rodzaj biletu, data jego ważności oraz kod QR, który okazuje się kontrolerom biletów w pojeździe WTP oraz w strefie biletowej metra.

Aplikacja otwiera bramki do metra, jeśli użytkownik posiada aktywny bilet długookresowy. Wystarczy, że wybierze „Wejściówkę do metra" – wygeneruje w ten sposób kod QR i otworzy bramkę. Uczniowie posiadający Kartę Ucznia dzięki aplikacji mobiWAWA będą mogli okazywać uprawnienia do bezpłatnych przejazdów w swoim smartfonie.

Warszawianki i warszawiacy mają możliwość korzystania z ofert różnych firm oraz instytucji, które współpracują z miastem w ramach programu „Karta warszawiaka". Użytkownicy aplikacji mobiWAWA mogą zapoznać się ze szczegółami danej oferty, np. zniżką na jakąś usługę w stolicy, a także dodać ją do swoich „ulubionych ofert". Wszystkie oferty dostępne są w katalogu ofert – wystarczy wybrać zniżkę lub usługę, wygenerować jej kod QR i okazać ją w danej firmie czy organizacji. W przyszłości aplikacja będzie rozszerzana o kolejne funkcje. ▪



Na froncie walki o sprawny transport

Pierwsze powojenne miesiące dla odradzającej się Warszawy stały pod znakiem niedoboru wszystkiego i prób powrotu do normalnego życia. Swoje trudności przeżywała też komunikacja miejska – pierwszymi pojazdami publicznego transportu w zrujnowanej stolicy był zwykłe ciężarówki.

Decyzja o tym, by odbudować Warszawę zapadła niemal od razu po jej zajęciu 17 stycznia 1945 roku przez 1 Armię Wojska Polskiego i Armię Czerwoną. To zadanie urosło do rangi symbolu, w myśl hasła, że „Cały naród buduje swoją stolicę". Dlatego, zainstalowane przez Józefa Stalina w Polsce komunistyczne władze, już na początku lutego przeniosły się z Lublina do Warszawy. W tym samym czasie do zburzonych domów wracali, wysiedleni po upadku Powstania Warszawskiego mieszkańcy.

Morze gruzów

Miasto było zrujnowane. Warszawa była niszczona już od pierwszych dni wojny nalotami Luftwaffe, a potem także w trakcie trwającej kilka tygodni obrony stolicy. Wiele zniszczeń przyniosły trwające 63 dni walki powstańcze, a jeszcze później to, co ocalało, próbowali doszczętnie zburzyć przed wycofaniem się Niemcy. W lipcu 1945 roku Biuro Odbudowy Stolicy podawało dane o skali zniszczeń, o czym donosiła prasa.

Na 17 tysięcy zabudowanych nieruchomości z *terenu lewobrzeżnej Warszawy zupełnemu zniszczeniu uległo 9.100, czyli około 55%. Zniszczonych, lecz nadających się do odbudowy domów jest 3 tysiące, czyli w przybliżeniu 18 %. Odsetek budynków nieuszkodzonych, bądź zniszczonych nieznacznie, wynosi około 26 % (4 200 budowli). Najbardziej zniszczone są domy śródmieścia i zachodniej dzielnicy miasta.*



fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 3/67/0/-/1 (syg. daw. 67-1-2)
Udekorowany tramwaj linii nr 15 na ulicy Mickiewicza. W tle widoczny budynek uszkodzony podczas wojny.
15.03.1946



fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 3/67/0/-/2 (syg. daw. 67-2)
Autobus piętrowy Leyland Titan o numerze bocznym 205 na ul. Mickiewicza, przy skrzyżowaniu z ul. Gen. Zajączka.
Za autobusem widoczny zniszczony budynek o adresie ul. Mickiewicza 18.
02.13-03.31.1946

Praga stosunkowo dużo mniej została zniszczona. Z ogólnej liczby 8.500 budynków — całkowitemu zniszczeniu uległo 1.400 (16%), częściowemu 900 (11%), ocalało 6.100 (73%). (Życie Warszawy Nr 192/1945).

Brakowało wszystkiego, a zniszczenia nie ominęły oczywiście i komunikacji miejskiej. Ulice były podziurawione, albo zawalone gruzem. Szyny i trakcja były pozrywane, a na domiar złego nie było sprawnego taboru.

Autobusy opuściły stolicę jeszcze we wrześniu 1939 roku, po części służąc do wywozu złota z zapasów Banku Polskiego. Tramwaje jeździły przez niemal całą okupację, ale później większość wagonów została zniszczona, kiedy w czasie walk powstańczych stały się barykadami.

Ogromne zniszczenia, przejściowe trudności

W artykule „Trudności uruchomienia komunikacji miejskiej" zamieszczonym w „Życiu Warszawy" (Nr 58/1945) można przeczytać, że w lewobrzeżnej Warszawie zniszczonych zostało 580 wagonów tramwajowych, a kolejnych 40 prawdopodobnie wywiezionych do Poznania. Pocieszające było to, że do naprawy nadawały się 74 wagony silnikowe i 69 przyczepnych, a zajezdne Mokotów i Rakowiec częściowo nadawały się do użytku.

Autor artykułu oceniał, że jeszcze większym problemem niż zniszczony tabor był brak prądu oraz trakcji, bo Niemcy zrabowali niemal cały przewód jezdny, a także ogołocili fabrykę w Ożarowie, gdzie można byłoby wyprodukować przewody. Tymczasem powoli odradzające się miasto potrzebowało sprawnej komunikacji miejskiej, dlatego jak można było przeczytać w tym samym artykule,



fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 3/3/0/25/656 (syg. daw. 3-656-4)
Autobus Chausson na warszawskiej ulicy. Widoczny tramwaj linii 20.
07.1947

mieszkańcy z niecierpliwością wyczekiwali uruchomienia komunikacji samochodowej, zwłaszcza z Pragi do Warszawy lewobrzeżnej oraz z centrum na Żoliborz. Co ciekawe, nie pojawił się postulat połączenia z resztą miasta południowych dzielnic, choćby Mokotowa.

Już dzień później nadeszły jednak pocieszające wiadomości, a gazeta, będąca podstawowym źródłem informacji dla warszawiaków donosiła, że od kwietnia wyruszą na tory trzy składy tramwajowe, liczące po trzy wagony każdy, a w maju ma być ich do dyspozycji warszawiaków jeszcze więcej.

Bratnie ciężarówki

Rozwiązaniem, przynajmniej częściowym, mógłby być transport samochodowy, niezależny od pracy elektrowni i uzupełnienia „podziurawionej" trakcji. Jednak i tutaj trzeba było rozwiązać szereg problemów, a na czele tej listy na pewno znajdowały się: brak pojazdów, warsztatów oraz wykwalifikowanych kierowców, których nawet przed wojną nie było w Polsce zbyt wielu. Jak podaje serwis niepodlegla.gov.pl w artykule „Własne „cztery kółka" w II RP" w 1939 roku zarejestrowane w Polsce były tylko 31804 samochody (trzeba dodać, że przed wybuchem wojny rynek aut dynamicznie się rozwijał).

W zrujnowanym kraju można było tylko pomarzyć o budowie własnych samochodów, a naprawy tego, co ocalało, szły powoli i nawet prasa wskazywała, że jest „Potrzebny pośpiech w naprawie samochodów" (Nr 91/1945). W tej sytuacji trzeba było liczyć na bratnią pomoc, o czym pod koniec marca skwapliwie donosiła prasa:

Miasto posiada już 265 samochodów ciężarowych o nośności 2 i pół i 1 i pół ton, typów „GAZ" i „ZIS" otrzymanych, przy współudziale Auto-Transportu, od Władz Radzieckich. Niemal codziennie nadchodzą nowe partie samochodów. Ostatnio zaś sygnalizowane są dwa duże transporty. Odbiór tych samochodów przeprowadza Miejski Wydział Samochodowy. Należy oczekiwać, że już w najbliższym czasie tabor miejski wzrośnie do cyfry 500 samochodów. („Życie Warszawy" Nr 87/1945).

Zamieszanie i kłopoty powiększało też to, że Zawodowy Związek Szoferów i Pracowników Samochodowych, który wziął na siebie uregulowanie statusu kierowcy, swoją działalność zaczął od unieważnienia praw jazdy wydanych przez władze okupacyjne.

Mimo wszystko 11 kwietnia udało się uruchomić komunikację samochodową między Warszawą lewobrzeżną a Pragą. Nie były to typowe autobusy, a zwykłe ciężarówki, które wysłał na trasę Państwowy Urząd Samochodowy. Ciężarówki ruszały z ulicy Targowej obok Dworca Wileńskiego i Alejami Jerozolimskimi oraz T. Chałubińskiego dojeżdżały do pl. G. Narutowicza.

Godziny odjazdów z ul. Targowej są następujące: godz. 7.40 (przyjazd na pl. Narutowicza godz. 8.25), 10.30 (11.25), 13.30 (14.25) i 16.15 (17.00), Odjazd z pl. Narutowicza godz; 6.30 (7.15), 9.00 (9.45), 12.00 (12.45) i 15.00 (15.45). Pierwszeństwo w korzystaniu z lokomocji samochodowej będą mieć pracownicy. („Życie Warszawy Nr 100/1945).

Swoje linie niebawem uruchomił też stołeczny przewoźnik czyli Miejskie Zakłady Komunikacyjne. Co ciekawe, w tym przypadku na początku ruszyły wyłącznie autobusy kursujące po Pradze. Najpierw, na początku maja, linii „S" z ulicy św. J. Odrowąża na Plac Szembeka, a pod koniec tego miesiąca dołączyła jeszcze linia „K" startująca, jak podawała prasa, ze skrzyżowania ulic Francuskiej i Zwycięzców na Saskiej Kępie, a kończąca swój bieg na ulicy Otwockiej przy Bazylice (chodzi o kościół przy ulicy Kawęczyńskiej).



fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 3/3/0/47/1168/2 (syg. daw. 3-1168-2)
Ruiny domów. Widoczny tramwaj linii 25 i autobus
1948

Teoretycznie, pierwszeństwo w korzystaniu z tych linii mieli mieć urzędnicy miejscy, ale życie pisało swoje scenariusze. Chętnych było więcej niż miejsc, a konduktorzy, którzy mieli pilnować porządku, wpuszczali znajomych. Niektórzy, zdesperowani pasażerowie nie widzieli innego sposobu na zwrócenie uwagi na problem, jak napisanie do prasy.

Linia „S" Miejskiej Komunikacji Samochodowej, przebiegająca na trasie Al. Odrowąża — Plac Szembeka, nie obsługuje należycie pasażerów — pracowników miejskich.

Odchodzący o godz. 7.35 z krańcowego przystanku samochód jest tak naszpikowany pasażerami, że już u zbiegu ul. Św. Wincentego i Odrowąża nie ma miejsca dla pracowników miejskich z Targówka. 24 bm. trzech pracowników, mimo rozpaczliwych znaków i wymachiwań, szofer zostawił na tym przystanku, nie zatrzymując wozu, a konduktor przesyłał tylko ręką przyjazne pozdrowienia.

Skąd pochodzi, że zniszczone i mało zaludnione Brudno dostarcza dzień w dzień pełny samochód do biur i urzędów miejskich, a o wiele mniej zniszczony i trzykroć liczniej zaludniony Targówek deleguje tylko dwóch, najwyżej trzech pasażerów? Czyżby Brudno było wylęgarnią urzędników? Kontrola biletów z łatwością uchyliłaby rąbek tej tajemnicy. Pasażerowie bowiem w 90% nie są pracownikami miejskimi. M. P., pasażer z Piotra Skargi. („Życie Warszawy" Nr 143/1945).

Trzeba przyznać, że praca konduktorów była wtedy trudna i pilnowanie porządku nie było chyba wcale najtrudniejszym zadaniem. Pracownicy MZK musieli lawirować między pasażerami stłoczonymi na pace, w dodatku zbierając opłaty, które upychali po wszystkich kieszeniach, bo brakowało im nawet toreb („Życie Warszawy" Nr 203/1945).

Sytuacja znacząco poprawiła się w lipcu, kiedy MZK uruchomiły łącznie osiem linii autobusowych, z których część kursowała przez Wisłę. Data nie była przypadkowa (22 lipca), bo stało się to w pierwszą rocznicę opublikowania Manifestu Polskiego Komitetu Wyzwolenia Narodowego, który później była świętem państwowym. Linie były oznaczone literami i miały następujące trasy: linia „B" (ulica Wolska róg Młynarskiej - Boernerowo), linia „D" (Dw. Główny — Dw. Wileński), linia „K" (Saska Kępa — ulica Bracka), linia „L" (Żoliborz — ulica Bracka), linia „P" (Służewiec — Dw. Główny), linia „W" (Wola — Dw. Wileński), linia „Z" (Żoliborz — ulica Jagiellońska), linia „M" Jagiellońska — pl. Unii Lubelskiej). Linia „H" kursować będzie tylko w dni powszednie.

Ruch autobusów przewidziany jest w godz. 6—9 i 15—17.30 tylko dla pracujących za okazaniem abonamentów pracowniczych, w godz: 9—15 i 17.30—19.30 dla pozostałej ludności. („Życie Warszawy" Nr 201/1945).

Bilet normalny kosztował wtedy 10 złotych.

Obiektywne trudności

Równolegle z komunikacją samochodową starano się o uruchomienie tramwajów. Tutaj też trzeba było sobie poradzić ze zniszczeniami i brakiem wszystkiego. W pierwszej kolejności składy miały ruszyć na Pradze, o wiele mniej zniszczonej niż lewobrzeżna część miasta. Najpierw zapowiadano wyjazd na trasy w kwietniu, ale tego terminu nie udało się dotrzymać. Sprawa niepokoiła mieszkańców tym bardziej, że w pełni zdatnych do ruchu było już 30 wagonów, a trakcje i tory były niemal naprawione (warszawiacy widzieli to gołym okiem). Prąd też był, dostarczany przez pociąg-elektrownię. Brakowało jednak transformatorów i podstacji, które pomogłyby przetworzyć prąd zmienny o napięciu 6000 V na prąd stały o napięciu 600 V. Dlatego już w maju prasa ostrzegała, że uruchomienia tramwajów nie należy się spodziewać przed początkiem lipca.

Co warte zauważenia w niełatwym czasie ten termin udało się nawet wyprzedzić. Tramwaje po praskiej stronie ruszyły pod koniec czerwca, o czym z radością donosiło „Życie Warszawy" w Nr 169/1945:

Nad rozsłonecznioną ulicą Kawęczyńską łopocą flagi o brawach narodowych. Przed zajezdnią i gmachem Miejskich Zakładów Komunikacyjnych oczekuje pierwszy pociąg tramwajowy, lśniący świeżością, odświętnie umajony girlandami zieleni. Na froncie tablica: „Wóz specjalny". Oczekujący tłum odczytuje napis-transparent: „Niech żyje wolna, silna, demokratyczna Polska! Niech żyje powstająca z ruin bohaterska Warszawa.

Tras było siedem: Kawęczyńska (Bazylika) — Grochów (Waszyngtona), Dworzec Wschodni — Gocławek, Targówek — Dworzec Wschodni, Stalowa — Saska Kępa, Służewiec — Plac Zbawiciela, Bielany — Dworzec Gdański, Wola — Plac Żelaznej Bramy. Miesiąc później Praga „otrzymała" kolejne dwie linie, o numerach 3 i 4.



fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 3/3/0/47/1168/1 (syg. daw. 3-1168-1)
Ruiny domów. Widoczny tramwaj linii 23.
1948

Trudne początki warszawskiej komunikacji z właściwym sobie humorem komentowała warszawska prasa, korzystając być może z tego, że cenzura jeszcze nie była zbyt szczelna. O tym, jak wyglądała codzienność w powojennym tramwaju pisało „Życie Warszawy".

Wsiadałem (przez pomyłkę) niewłaściwą stroną, starłem się z wysiadającą właśnie, obładowaną paczkami, starszą panią, która obrzuciła mnie piorunującym wzrokiem, a potem sporą wiązką epitetów: że się „pcham', że się „trynię", „żebym zlazł".

To jedno już było niezmiernie przyjemne.

Jednak do wozu się dostałem i przedarłem się nieprzepisową stroną co środka.

W przejściu nadepnąłem na nagniotek jakiemuś imperycznemu staruszkowi, który w dłuższej prelekcji wyraził swą opinię o tego rodzaju zachowaniu.

Publiczność w tramwaju znalazłem zatopioną w ożywionej dyskusji, poświęconej specjalnym właściwościom lakieru, którym wysmarowane są ławki. Mówiono mianowicie, że się lepi do spodni i że to jest „granda", że temu jest winna dyrekcja.

Konduktor pobrzękiwał swoją, zawieszoną na szyi kasą, monotonnie wołając: „proszę płacić za bilety", a pasażerowie odwracali się z udaną obojętnością od niego, że niby nic nie słyszą.

W drugiej kolejności MZK postanowiły się zająć połączeniem obu części stolicy i poprowadzeniem komunikacji tramwajowej w lewobrzeżnej Warszawie. Pierwsza linia tramwajowa w tamtej części miasta miała połączyć Ochotę (ulica Opaczewska) ze Śródmieściem (pl. S. Starynkiewicza). Biorąc pod uwagę, że stosunkowo niedaleko przejeżdżały samochody ciężarowe, kursujące między Targową a placem G. Narutowicza, to można było przyjąć, że połączenie uzyskały wschód i zachód miasta. Druga linia „lewobrzeżna" miała łączyć place S. Starynkiewicza i Zbawiciela, a obie miały być zasilane z trakcji Elektrycznej Kolei Dojazdowej.

Były przewidziane również połączenia tramwajowe na północ, między Bielanami a Dworcem Gdańskim, gdzie obsługę miały zapewnić tramwaje zrewindykowane z Berlina (zamówione przez Warszawę przed wojną, zostały ukradzione przez Niemców w 1939 roku i wywiezione do Berlina). Na tamtym odcinku tory tramwajowe były przekuwane na węższy rozstaw.

Zapowiedzi ziściły się w październiku, co było wielkim świętem dla Warszawy.

Wczoraj we wczesnych godzinach rannych przechodniów ulicy Marszałkowskiej zaintrygował widok tramwajarza, który dzierżąc w ręce szufelkę, oczyszczał szyny. W mig rozeszła sdę fascynująca wiadomość, u jednych budząc radość, u innych wątpliwości:

— Marszałkowską pójdą tramwaje?

W parę minut po dziewiątej, z charakterystycznym śpiewem kół na zakręcie, ukazała się czerwona, przybrana girlandami zieleni, „dziewiątka". Owacyjnie witany tramwaj powoli przebija się przez zatłoczoną ulicę. („Życie Warszawy" Nr 283/1945).

W tamtym czasie każda pozytywna informacja i każda nowa oznaka powrotu do normalności były przyjmowane entuzjastycznie. Mogło być niewygodnie, trochę siermiężnie, ale ważne, że było. Niestety, takie powody do radości musiały wystarczyć mieszkańcom stolicy przez cały okres Polski Ludowej.

Źródła:
„Życie Warszawy"
niepodlegla.gov.pl



fot. ZTM Warszawa
Wagon typu K wyprodukowany w 1940 roku i odrestaurowany w latach 2004-2005 przez Tramwaje Warszawskie, obsługujący turystyczne linie T. 28.06.2022

ZAKRĘCONE POSZUKIWANE

SILNE, NIEZALEŻNE, ODWAŻNE

Pomożemy Ci zdobyć **uprawnienia**

Zapłacimy za Twój kurs

Zeskanuj kod **QR**
i dowiedz się więcej







Oferujemy atrakcyjne wynagrodzenie i ciekawą pracę.

Więcej informacji znajdziesz na warszawa.praca.gov.pl/kierowcy

---



Warszawski Transport Publiczny



Urząd Pracy m.st. Warszawy

















Warszawa